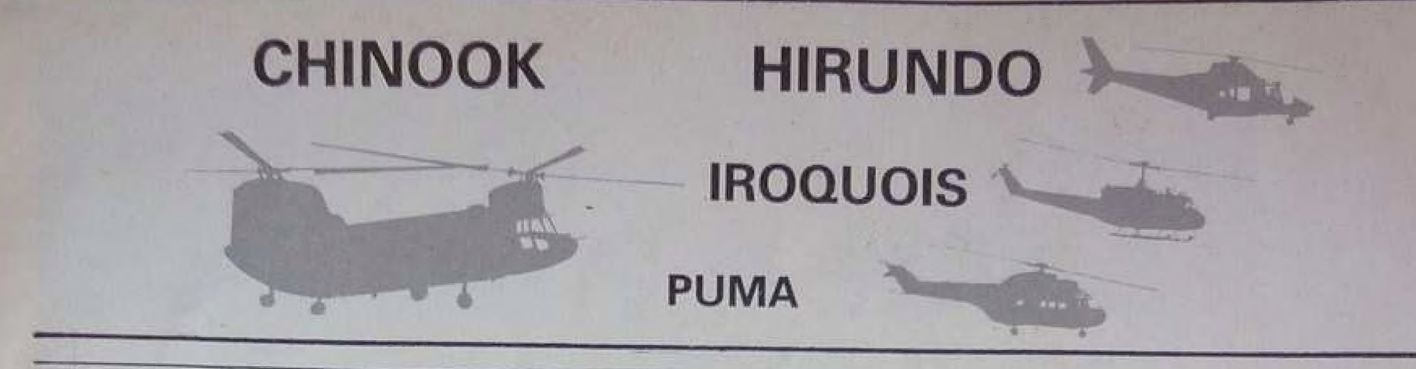

MALVINAS
LA GUERRA AEREA
7
Operaciones de la Aviación de Ejército
★ Puma
★ Iroquois
★ Hirundo
★ Chinook
LAMINA DOBLE Bell-UH-1H



BATALLON DE AVIACION DE COMBATE 601

En 1982 el Ejército Argntino estaba organizado de manera tal que su componente aéreo, el Comando de Aviación de Ejército (CAE), formaba parte de la Infantería. El CAE comprendía dos organizaciones de mando: el Batallón de Aviación de Combate 601 (CAB601) y la Compañía de Aviación de Apoyo General 601 (CAAG601), los dos basados en Campo de Mayo. El CAB601 estaba compuesto solamente por helicópteros y constituía la fuerza de cobate del CAE, en tanto que la CAAG 601 era esencialmente una unidad de apoyo con aparatos de ala fija a la que se le asignaban diversas tareas. Dentro del CAB601 existían compañías de vuelo: una compañía de ataque y dos compañías de asalto. La Primera, la Compañía de Helicópteros de Ataque, estaba equipada, en marzo de 1982, con el A-109A Hirundo y el SA.315B Lama. La Compañía de Helicópteros de Asalto 'A' volaba los SA.330L Puma y los CH-47C Chinook, mientras que la Compañía de Helicópteros de Asalto 'B' utilizaba los UH-1H Iroquois (el omnipresente "Huey" era más conocido en el CAE como "UH").

La fuerza de combate del CAB601 al 1 de abril de 1982 era de nueve A-109A, seis Lamas, ocho Pumas, dos Chinooks y unos veinte UH-1H. De estos, un A-109A (AE-332) había estado en mantenimiento mayor por 18 meses y otro (AE-333) durante seis meses. También un Lama (AE-388) había estado en mantenimiento por 18 meses. Un noveno Puma (AE-502) había resultado destruido anteriormente en un accidente. A pesar de los problemas ocasionados por el embargo de armas impuesto por los Estados Unidos y por las restricciones económicas internas, el CAB601 se mostró como una organización razonablemente eficiente y bien equipada. Sus helicópteros eran modernos y se contaban entre los mejores disponibles en el mercado mundial, además, a nivel latinoamericano, la unidad era numéricamente fuerte.

El papel del Ejército en la Operación "Rosario" fue limitado y solamente un grupo reducido de tropas especiales desembarcaron en la isla Soledad el 2 de abril junto con los infantes de marina de la Fuerza de Tareas 40.1. El único helicóptero del CAB601, que los acompañó, un Puma, fue desembarcado del "Almirante Irízar" el 3 de abril con daños leves como consecuencia del estado del mar el 29 de marzo, pero fue rápidamente vuelto al servicio.

Un mes antes de "Rosario" el CAB601 había destacado un Puma, el AE-504, a Tierra del Fuego para tareas de rutina del Ejército. Era piloteado por el teniente primero Juan Villagra y aunque conservaba el camuflaje oscuro normal, el Puma había sido equipado con esquíes para operar en la nieve. A fines de febrero fue embarcado en Ushuaia en el "Bahía Paraíso" con un Alouette III, el 0699/3-H-110, del CANA para ser llevados a las islas Orcadas del Sur en tarea de apoyo a programas de investigación independientes. Su presencia en el "Bahía Paraíso" fue de rutina hasta mediados de marzo cuando el buque se vio envuelto en la cuestión de los "chatarreros" en las Georgias del Sur. Luego, a medida que la crisis se profundizaba, se cambió la misión del buque polar. A lo largo de la última semana de marzo los dos helicópteros se involucraron en una operación de reconocimiento del "gato y el ratón" en la que el "Bahía Paraíso" y el "Endurance" se seguían mutuamente. Finalmente, a las 2200Z del 31 de marzo el "Endurance" se evadió del "Bahía Paraíso", que quedó esperando el arribo de la "Guerrico" en el área de las Georgias. Fue la "Guerrico" la que recogió de Leith a los infantes de marina que habían recibido la misión de capturar la fuerza británica en Grytviken, la Naval Party 8901. Juntos, los dos buques integraban la rápidamente formada Fuerza de Tareas 60.

La "Guerrico" se encontró con el "Bahía Paraíso" alrededor de las 0900Z del 3 de abril y rápidamente se pusieron de acuerdo en que mientras el Alouette proporcionaría información de reconocimiento, el Puma podría ser empleado en llevar a tierra a los infantes de marina de la "Guerrico". El Alouette guiaría al Puma a un sitio adecuado de aterrizaje y enseguida asumiría una tarea de vigilancia aérea sobre la actividad de la tropa británica. La misión comenzó poco después de las 1400Z y el AE-504 realizó su primer viaje con una tripulación de tres hombres y veinte infantes de marina. El Alouette había estado en vuelo durante una hora sin detectar signos de vida pero poco antes de que aterrizara el Puma, vigías en la "Guerrico" detectaron algún movimiento cerca del hospital en Grytviken. Un rápido cambio de planes desembocó en que los dos helicópteros se acercaran a Grytviken desde atrás del monte Hodges pero entonces el Puma se encontró con que no podía tocar tierra y los 20 infantes de marina tuvieron que saltar sobre aguas bajas. Mientras vadeaban a tierra, el Puma retornó al "Bahía Paraíso" en busca de refuerzos. Cuando volvió a la playa con el segundo grupo de infantes de marina recibió el fuego



Arriba: Uno de los Agusta A-109A con que cuenta actualmente el Batallón de Aviación de Combate 601 del Ejército, similar a los que participaron de la campaña de Malvinas, aunque nunca se los llegó a utilizar en su rol de ataque. *Derecha:* detalle del armamento de un A-109 A.

del Naval Party 8901. A las 1505Z el AE-504 fue alcanzado por más de 50 disparos por una GPMG (ametralladora de propósitos generales) y por el fuego de armas pequeñas que provocaron la muerte de dos infantes y heridas a muchos otros. A pesar de los serios daños en el motor y sistema hidráulico, Villagra y su copiloto, el teniente primero Eduardo Leguizamón, lograron mantener al Puma en vuelo, que luego de un vuelo irregular a través de la bahía aterrizó con violencia y se volcó sobre su costado izquierdo. El Alouette también había sido alcanzado por los disparos pero su aterrizaje junto al Puma fue sólo por precaución y continuó volando para llevar a los heridos y traer más infantes de marina hasta que se produjo la rendición británica. El capitán del ''Bahía Paraíso'' dio 40 minutos a la tripulación para sacar todo lo que pudieran del Puma y, para cuando se retiraron, el motor y una cantidad de instrumentos habían sido recuperados. El resto del AE-504 nunca fue recuperado por los argentinos y para 1983 todavía estaba donde había caído, el Primer helicóptero perdido en acción por el CAB601.

Después de un día o dos de la pérdida del AE-504 los oficiales y demás integrantes del CAB601 comenzaron a recibir órdenes para alistarse junto con sus helicópteros para trasladarse de Campo de Mayo a las Malvinas. Las órdenes resultaron en cierta medida sorpresivas para la mayoría del personal de la unidad, los cuales habían tenido noticias del éxito de la Operación ''Rosario'' por los medios de información. No fue hasta que la perspectiva de una represalia británica se convirtió en una amenaza seria que se realizaron nuevos planes para llevar más helicópteros del CAE a las islas. Así, mientras la flota británica zarpaba el 5 de abril, el CAB601 planeaba ansiosamente el movimiento de la primera ola de refuerzos hacia el sur para unirse al solitario Puma en Puerto Argentino.

Los primeros helicópteros en dejar Campo de Mayo fueron tres Pumas y dos A-109A. Los dos primeros Pumas y un A-109A de escolta partieron al amanecer del 6 de abril para su largo viaje a Comodoro Rivadavia vía la base naval Comandante Espora en Bahía Blanca. Desde Comodoro Rivadavia volaron hasta el ''Bahía Paraíso'' que se encontraba a unas 50 millas de Puerto Deseado. Una vez embarcados fueron resguardados en el hangar y el buque partió hacia Puerto Argentino. Los tres helicópteros despegaron temprano a la mañana siguiente cuando la nave estaba todavía a unas 100 millas de las islas y cumplieron el trayecto a Puerto Argentino por sobre la Gran Malvina y la isla Soledad. Otro Puma y un segundo A-109A rápidamente hicieron un cruce similar y para el 9 de abril el CAB601 tenía cuatro Pumas y dos A-109A operacionales en su nueva base en Moody Brook, las antiguas barracas de los Marines británicos.

Los primeros UH-1H recibieron la orden de partir de Campo de Mayo el 7 de abril y se pusieron en marcha en dos grupos rumbo a la base de la FAA en Tandil, provincia de Buenos Aires. Luego de una breve detención, continuaron camino hacia Espora, adonde arribaron al mediodía. Ahí se quedaron hasta el 9 de abril, cuando el AE-409 piloteado por el teniente Molina



Arriba: El 18/6/82 el UH-1H AE-413 del CAB601, todavía en condiciones de volar, fue tomado por el Sqdn Ldr (capitán) Rob Tierney para ser usado por la 5 Infrantry Brigade. Aquí se lo ve en el campo de deportes con los colores del servicio médico que habían sido pintados por el CAB601 unos diez días antes y que apenas fueron modificados para ser operados por los británicos. Por temor de que las cruces rojas contravinieran la Convención de Ginebra una vez que la 5 Infrantry Brigade empezó a transportar tropas sanas y armadas, fueron borradas en pocos días. Durante su corta vida operacional con la Brigada, el bautizado "Sheto Hatti" (gurkhali para "elefante blanco") realizó 40 aterrizajes en las cubiertas de 14 buques distintos. Arriba derecha: El recuadro muestra el AE-413 despegando del "Intrepid" después de que las cruces rojas fueron borradas (vía Lt. S.A. George, RN/Ministerio de Defensa).

Abajo: Otro UH-1H del CAB601, el AE-422, había sido apropiado por el Lt Cdr (capitán de corbeta) Keith Dudley del 820 Squadron pero fue en manos del 825 Squadron que voló la mayoría de las 30 horas antes de que fuera embarcado hacia el Reino Unido. Aquí se lo ve al mando de Dudley en el hipódromo de Puerto Argentino realizando pruebas en tierra previas a su partida hacia el establecimiento San Carlos el 16/6/82. Cerca de la puerta de la cabina se ve el soporte para la ametralladora; la puerta de la cabina había sido sacada por el CAB601. Las marcas del "Huey" son las habituales del CAB601, la franja identificatoria amarilla fue pintada después del 1/5/82 para evitar el riesgo de que por error recibiera el fuego de las tropas propias. El recuadro muestra el arribo del AE-422 a San Carlos en la tarde de ese mismo día. (Lt. S.A. George RN)



voló a San Antonio Oeste donde fue embarcado en el "Bahía Paraíso" ese mismo día. Como lo había hecho antes, el "Bahía Paraíso" llevó su cargamento del CAE hacia las Malvinas durante la noche y el AE-409 fue así el primer Huey en llegar a Puerto Argentino. Inmediatamente fue puesto a trabajar y en el primer día, 10 de abril, voló por más de seis horas. El AE-409 había sido acompañado por otro A-109A y así, para entonces, estaban disponibles ocho helicópteros: cuatro Pumas, tres A-109A y el UH-1H.

Los otros Hueys experimentaron ciertos contratiempos después de que el AE-409 partiera para las Malvinas. Quedaron en Espora hasta el 11 de abril, cuando salieron para Comodoro Rivadavia con una parada para reabastecerse en San Antonio Oeste y una breve escala en la base naval de Trelew. Su arribo a Comodoro Rivadavia se cruzó con la declaración británica de una zona de exclusión marítima (MEZ) que sería efectiva a las 0400Z del 12 de abril. La MEZ fue considerada seriamente por los argentinos y se decidió que

debían seguir viaje como carga aérea antes que en la bodega de un buque. Consecuentemente, se hicieron planes para prepararlos para ser trasladados a bordo de los transportes C-130 de la FAA. El planeamiento de la operación era bastante simple pero conseguir las herramientas y equipos para desmantelar y estibar el UH-1H para transporte por vía aérea demandaba mucho tiempo, por lo que no fue hasta el 18 de abril que el primero de ellos, el AE-410, fue llevado a Puerto Argentino. Una vez rearmados, éstos también fueron trasladados a la cercana base de Moody Brook.

Para el 18 de abril el primero de los Chinooks llegó a las Malvinas, donde se unió a las dos unidades de la FAA, que para ese entonces operaban en Prado del Ganso con el destacamento del Grupo 7. La fuerza del CAB601 en Moody Brook fue incrementada aún más hasta once con el arribo simultáneo del quinto y último Puma. Los UH-1H continuaron llegando como carga aérea y las entregas se concretaron los días 21, 22, 23 (cuando llegaron cuatro) y 29 de abril. El segundo Chinook se incorporó el 30 de abril y así, mientras todos esperaban en tensión el siguiente movimiento de la Fuerza de Tareas británica, el CAB601 alcanzó su fuerza plena. En el lugar había 19 helicópteros, dos Chinooks, cinco Pumas, tres A-109A y nueve UH-1H.

Chinook	AE-520	AE-521	
Puma	AE-500 AE-501	AE-503 AE-505	AE-508
A-109A	AE-331	AE-334	AE-337
UH-1H	AE-406 AE-409 AE-410	AE-412 AE-413 AE-417	AE-418 AE-422 AE-424

Para sus tareas en las Malvinas los Pumas volaban con su tripulación normal de dos pilotos y un suboficial para las cargas pero en los UH-1H los copilotos fueron reemplazados por mecánicos, usualmente un suboficial, y se agregó un artillero en uno de los laterales. Los Pumas eran utilizados para los despliegues iniciales de tropa y para reforzar y reabastecer a las guarniciones más distantes, especialmente aquellas en la Gran Malvina. Los mayores movimientos de tropas incluyeron el traslado a Bahía Fox del RgtInf8 por medio de Pumas el 12 de abril, una operación similar para hombres del Ejército y de la FAA a Darwin desde el 16 de abril y el transporte aéreo del RgtInf5 y otras unidades por medio de Pumas y UH-1H hacia Puerto Howard entre el 26 y el 29 de abril. A lo largo del mes los UH-1H cumplieron con una cadena sin fin de hombres y equipos desde Puerto Argentino hacia las defensas exteriores y los distantes puestos de observación en la isla Soledad. Los A-109A volaron en misiones de escolta y de carga general. Para estas tareas cada tipo de helicóptero utilizaba un código de identificación. Así los A-109A eran los "Tortas", los UH-1H "Panes", los Chinooks "Chanchas" y los Pumas "Flores".

A mediados de abril uno de los dos Pumas que debía haberse quedado en el continente fue llevado al "Bahía Paraíso" para ser utilizado como ambulandia. Este anónimo Puma blanco, marcado solamente con las cruces rojas, fue embarcado antes del 1 de mayo y todavía estaba en funciones ya avanzado junio, cuando fue visto por última vez en las Malvinas evacuando heridos argentinos.

Mientras la unidad se alistaba para el ataque anticipado llegaron noticias de un accidente en el continente de un UH-1H. El AE-419 se estrelló el 30 de abril en Caleta Olivia, matando al piloto, dos suboficiales de la tripulación y a otros ocho hombres. Era una mala noticia en un momento de tensión.

Los ataques aéreos y navales británicos del 1 de mayo marcaron una clara división para las operaciones con helicópteros en las Malvinas. Hasta ese momento los vuelos habían resultado relativamente fáciles, sólo con preocupaciones menores causadas por el mal tiempo y alguna ocasional escasez de combustible. Después del 1 de mayo los temidos "Harriers" (como comunmente se denominaba a las versiones naval y de la RAF) prácticamente dominaban el cielo y sus apariciones implicaban una amenaza de desastre para los helicópteros. Los vuelos prolongados sólo se realizaban en horas del amanecer o del crepúsculo y a través de sinuosos circuitos "seguros" que aprovechaban al máximo los perfiles del terreno rocoso. Los helicópteros volaban a muy bajo nivel y pronto se convirtió en una rutina el abandonar la máquina y correr a guarecerse si eran sorprendidos por los Sea Harrier. Sin embargo, no se esperaba que todos los problemas vinieran de lo alto y así los A-109A regularmente volaban en misiones de protección con los Pumas y UH-1H en vuelos extensos, ante la posibilidad de un ataque de fuerzas de comandos.

Aunque los bombardeos aéreos y navales del 1 de mayo no dañaron a ninguno de los helicópteros estacionados en Moody Brook, se decidió que debían ser inmediatamente llevados a un área segura al norte del monte Kent, a unos 15 minutos de vuelo. Las instalaciones para mantenimiento del CAB601 –básicamente el "Hangar Beaver" del FIGAS (Servicio Aéreo del Gobierno de las Islas Falklands)– seguirían en uso. Los UH-1H y A-109A fueron llevados en masa alrededor de las 1400Z y con gran precaución por temor a que fueran confundidos con el enemigo y se abriera fuego contra ellos. Para minimizar esa posibilidad, se pintó una banda amarilla en el sector trasero del fuselaje de todos los helicópteros. Sólo un UH-1H, posiblemente el AE-418, no pudo concretar el traslado en ese momento por un problema de aceite de la transmisión.

Los vuelos continuaron en la primera semana de mayo sin pérdidas, aunque hubo muchos sustos. Los "alerta roja" se convirtieron en algo habitual (y en la zona de Darwin y Prado del Ganso llegaron a ser casi permanentes) en la medida que se incrementaban los borbardeos navales y los ataques aéreos. La primera pérdida en Malvinas tuvo lugar el 9 de mayo cuando el Puma AE-505 recibió la misión de rastrear la zona marítima del Seno Choiseul, en el área general de la isla de los Leones Marinos, en busca del Pesquero "Narwal", que había sido atacado por Sea Harriers del 800 Sqdn más temprano ese mismo día. A las 1907Z fue captado por el radar del "Coventry", que en ese momento estaba bombardeando Puerto Argentino, y el destructor derribó al Puma desde el límite de su alcance

con un misil Sea Dart. En ese momento el CAB601 no pudo saber lo que había ocurrido y, a raíz de cuatro días de un tiempo realmente atroz, se vio imposibilitado de montar un eficaz operativo de búsqueda del Puma faltante.

Finalmente un boletín de noticias de la BBC confirmó sus temores. El helicóptero derribado llevaba una tripulación de tres hombres: el piloto teniente primero Roberto Fiorito, el ingeniero teniente primero Juan Buschiazzo y el suboficial Raul Dimotta. Ni ellos ni el Puma fueron encontrados.

Esa misma noche del 9 de mayo otro bombardeo naval sobre Moody Brook dañó al UH-1H AE-410. Este aparato sufrió algunos daños por esquirlas en el fuselaje y motor y aunque en el continente hubiera sido rápidamente reparado, la situación era distinta en Moody Brook por lo que este Huey quedó fuera de servicio durante el resto de la guerra. El Puma AE-508 también fue alcanzado en el mismo ataque pero enseguida fue reparado. Como resultado directo de este incidente los helicópteros del CAB601, que recientemente habían retornado a Moody Brook, fueron trasladados nuevamente y se decidió que su zona de estacionamiento sería cambiada cada dos o tres días. Pero esta medida proveía escasa protección contra los elementos y el 11 de mayo recibieron algunos daños menores por tormentas.

Aunque el mantenimiento resultaba difuclutoso bajo las circunstancias imperantes, se siguieron estrictos esquemas todo el tiempo posible. Un caso típico en los UH-1H fue el AE-409, que recibió un "chequeo Malvinas" de 25 horas el 13 de abril, uno de 50 horas el 30 del mismo mes y otro de 75 horas el 26 de mayo. Estas inspecciones se realizaban con pruebas exhaustivas y a principios de mayo se hizo evidente una escasez de algunos repuestos vitales. Fue el 2 de mayo cuando el Chinook AE-520 quedó en tierra cerca de la residencia del gobernador en Puerto Argentino debido a persistentes problemas de motor.

Los helicópteros continuaron volando cada día excepto cuando las condiciones climáticas se los impedía. A pesar de numerosas alarmas (incluyendo disparos de artillería de fuerzas propias) no se perdió ninguno más hasta fines de mayo. Para el 16 de mayo la unidad había vuelto al área de Puerto Argentino pero en pocos días se trasladó a la zona del Dos Hermanas y enseguida volvió a las faldas del norte del monte Kent. Con cada movimiento todo el personal y equipo de apoyo acompañaba a los helicópteros y la "ciudad de carpas" del CAB601 se trasladaba de lugar en lugar. Alrededor de las 1245Z del 19 de mayo el 801 Sqdn intentó infructuosamente bombardear la zona de monte Kent a través de las nubes a gran altitud utilizando bombas con espoletas de tiempo regulable. No se registraron daños.

El desembarco británico por tanto tiempo esperado tuvo lugar el 21 de mayo y los ataques aéreos tanto de los Harriers de la RAF como de los Sea Harrier navales aumentaron su intensidad. En la madrugada de ese día, cuando muchos hombres del CAB601 todavía dormían en sus tiendas, los Harriers del 1(F) Sqdn del Sqdn Ldr (capitán) Jerry Pook (XZ988) y el Flt Lt (primer teniente) Mark Hare (XZ 963) aparecieron sobre el parque de helicópteros situado al norte del monte Kent y, luego de una pasada de reconocimiento, atacaron a los helicópteros con bombas "de racimo" (dispositivos que contienen una cantidad de bombas reducidas que se esparcen sobre el blanco). La primera pasada fracasó pero en un segundo ataque el fuego de cañón del avión de Hare alcanzó al Chinook AE-521 que se incendió y se quemó totalmente. Un Puma, el AE-501, que estaba a unos 90 metros al este, también fue alcanzado por los disparos en la misma pasada y en las posteriores, que le provocaron serios daños pero no lo destruyeron. Cerca de ahí, el UH-1H del teniente primero Sánchez Marino (que se piensa que era el AE-417) estaba en tierra con el motor en marcha cuando comenzó el ataque y, entre cada corrida de fuego, el piloto y su tripulación lograron detenerlo pero no antes de que las palas del rotor resultaran dañadas por los disparos de los cañones de 30 mm. En realidad los Harriers habían infligido escasos daños al Huey y después de que se le cambiaran las palas se alejó del sector por sus propios medios. Sin embargo, el 21 de mayo el CAE sacó a un UH-1H de su lista de aparatos disponibles y ante la ausencia de otro incidente conocido puede suponerse que había recibido otros daños que no pudieron ser inmediatamente subsanados. El Puma, totalmente inutilizable, fue dejado en el lugar donde había sido alcanzado para su posterior recuperación pero, según pudo deducirse más tarde, ésto no ocurrió. El área del Monte Kent no estaba protegida por baterías antiaéreas y a pesar de que contaba con un nutrido fuego de armas portátiles, en general resultaba poco efectivo. Una vez que el "polvo" se asentó, los helicópteros fueron evacuados una vez más a Puerto Argentino y la comparativa seguridad de su defensa aérea. No obstante, la unidad terminó el día con un mejor espíritu después de que el UH-1H piloteado por el capitán Jorge Svensen, el comandante de la compañía de Hueys, rescató del mar al teniente de navío José Arca, quien se había eyectado de su Skyhawk cerca del aeródromo de Puerto Argentino. El 22 de mayo los UH-1H se vieron envueltos nuevamente en una misión de rescate, cuando recuperaron a dos marinos heridos, uno de los cuales luego falleció, de la lancha patrullera "Río Iguazú" de la PNA, después de que fuera atacada por Sea Harriers del 800 Sqdn en el Seno Choiseul.

Mientras que los UH-1H continuaban con el transporte de tropas en el área de Puerto Argentino, el trabajo de los Pumas cada día se tornaba más arriesgado. Cualquièr descuido podía desembocar en el desastre, ya que sus tripulaciones para ese entonces tenían que vigilar la presencia de fuerzas enemigas en tierra y en el aire. El 22 de mayo un vuelo de tres Pumas con un A-109A de escolta partió de Puerto Argentino con una carga de munición para Puerto Howard. El convoy era liderado por el Puma AE-508, que llevaba al comandante de la compañía, seguido por los AE-500 y AE-503. Enel A-109A, matrícula AE-337, iba el segundo comandante del CAB601. Se trataba de una misión importante y peligrosa, porque su carga incluía los misiles Blowpipe que eran urgentemente requeridos y munición de mortero. Como era de rutina para esos vuelos, se seleccionó una ruta sinuosa para aprovechar al máximo las irregularidades del terreno.

Los cuatro helicópteros dejaron Puerto Argentino a media tarde y llegaron a Darwin al crepúsculo para





Arriba: *Un SA.330L Puma no identificado del CAB601 en su asiento de Campo de Mayo.* **Derecha:** *El fuselaje lleno de orificios de proyectiles del Puma AE-504 del CAB601, yace donde cayó en Grytviken, Georgias del Sur, el 3-4-82. Fue la primera baja aérea argentina de la guerra y se produjo en el transcurso de un recio enfrentamiento con el destacamento de Royal Marines que guarnecía el lugar y que finalmente se rindieron.*



Izquierda: *El Chinook AE-520 del CAB601 que se hallaba fuera de servicio cuando fue capturado tras el cese del fuego el 14-6-82 y que luego de esa fecha sufrió canibalizaciones por parte de los británicos, fue considerado digno de recuperación finalmente. Se lo llevó al Reino Unido para su eventual reconstrucción. Aquí se lo ve en exhibición en Portsmouth. (Peter J. Cooper)*

encontrarse con un "alerta roja" debido a la presencia en las vecindades de Sea Harriers. Luego de una discusión, las tripulaciones optaron por seguir inmediatamente hacia Puerto Howard, realizando el peligroso cruce del Estrecho San Carlos en ángulo recto desde Darwin y luego utilizando la naturaleza del terreno como protección mientras volaban al norte hacia Puerto Howard. El corto cruce se realizó sin contratiempos hasta que la formación inesperadamente se encontró con un buque en su camino. La neblina hizo imposible la identificación de manera que decidieron que como la discreción era el elemento de mayor valor debían volver a Darwin. Ahí supieron que el barco era el "Río Carcarañá", encallado en Puerto King después de un ataque de Harriers del 800 Sqdn el 16 de mayo.

Temprano a la mañana del día siguiente, 23 de mayo, la formación volvió a partir y siguió el mismo curso hacia Puerto Howard. Pasó sobre los restos del "Río Carcarañá" y se pegó al terreno ya sobre la Gran Malvina en las cercanías de Shag House Cove poco

después de las 1330Z. Los helicópteros giraron entonces a la derecha para el corto tramo final hasta Puerto Howard. Casi inmediatamente el AE-503 fue visto por el Flt Lt (primer teniente) Dave Morgan del 800 Sqdn, que estaba en una CAP (Patrulla aérea de combate) con el Sea Harrier ZA192 a 8.000 pies de altitud. Lo vio pasar sobre una pequeña zona de agua y entonces descendió a alta velocidad para identificarlo visualmente antes de abrir fuego. Mientras el ZA192 se aproximaba al Puma, fue visto por la tripulación del AE-500 que alertó a la formación y durante unos momentos se transformó en un pandemónium mientras Morgan y su número dos, Flt Lt John Leeming, se lanzaron tras los diseminados helicópteros. Inicialmente sólo el AE-503 había sido visto y en un esfuerzo por evitar al Sea Harrier que se aproximaba rápidamente, su piloto perdió el control y el Puma golpeó duramente el suelo. Morgan estaba demasiado cerca aún para atacar con cañón y probablemente el haber sobrepasado al helicóptero a escasa distancia haya contribuido a su caída. La conmocionada tripulación salió por las puertas de emergencia del Puma momentos antes de que el AE-503 se incendiara y explotara. Su cargamento de tres toneladas de munición de mortero de 120mm resultó totalmente destruido.

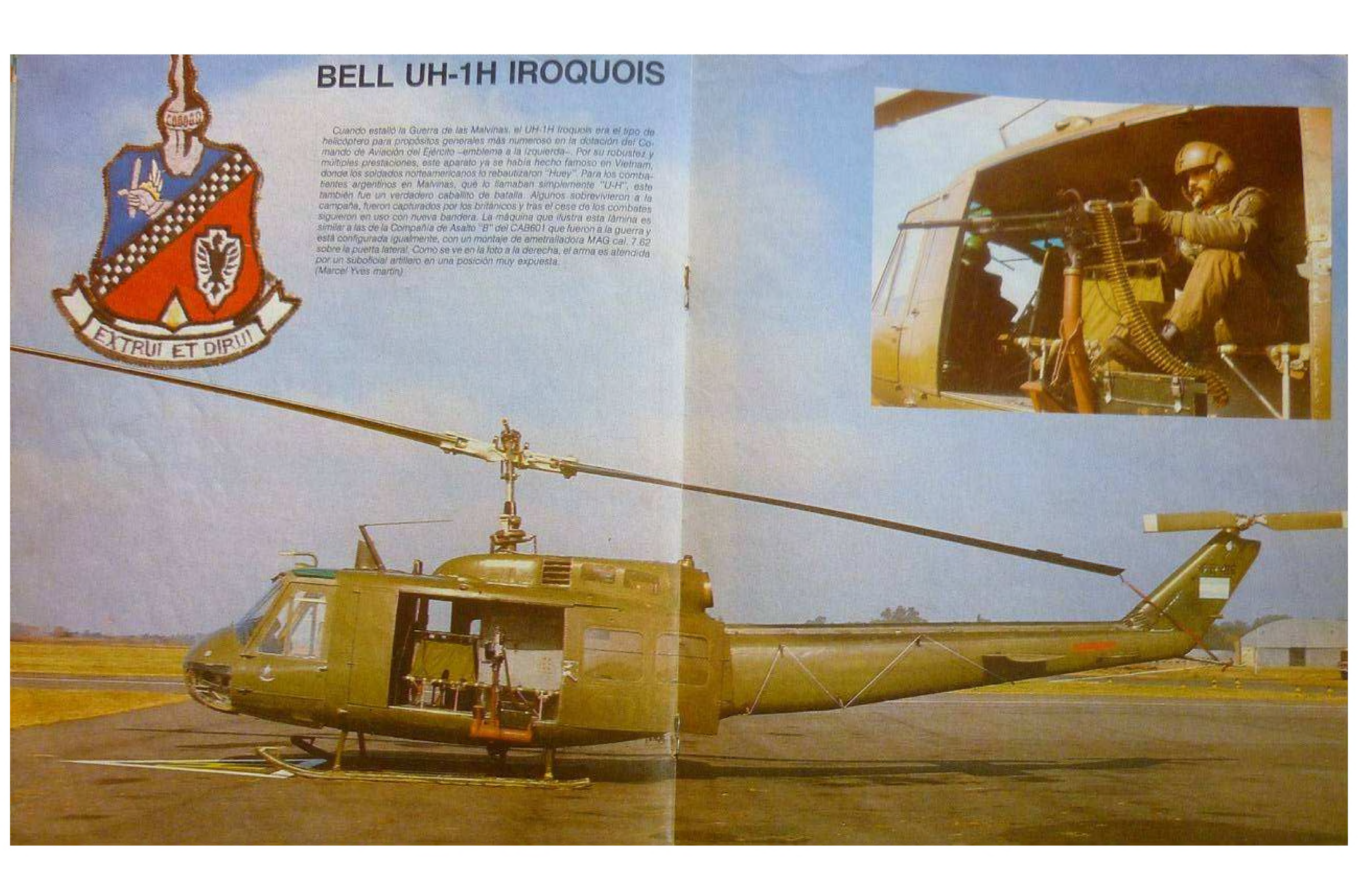
El AE-508 encontró cierta cobertura algunos cientos de metros al norte y el AE-500 tocó tierra en la misma zona general. El A-109A buscó la protección de una hondonada pequeña cerca de 2.000 metros al sudoeste pero, mientras Morgan sobrevolaba los restos ardientes del AE-503, Leeming encontró al AE-337 y abrió fuego con su cañón. Luego fue atacado por los dos Sea Harrier y en la segunda o tercera pasada de Morgan explotó y se incendió. Su tripulación, sin embargo, ya había escapado y vieron la destrucción del A-109A desde un distancia segura. Mientras tanto las otras tripulaciones frenéticamente intentaban descargar sus máquinas antes de que los Sea Harrier vinieran a atacarlos. Se habían armado con ametralladoras y estaban listos para pelear si ello era necesario. Quizás fue un error de la tripulación del AE-500 volar hasta los restos del AE-503 antes de estar absolutamente seguros de que los Sea Harrier habían partido. Pero lo hicieron y fueron vistos por los cazas que estaban orbitando. Morgan utilizó sus últimos cartuchos de 30mm en el AE-500 y dejó al helicóptero fuera de servicio a poca distancia del AE-503. Al parecer ignorante del ataque, el AE-508 despegó poco después para recorrer el área en busca de sobrevivientes y por suerte para la tripulación cuando fueron vistos, los Sea Harrier ya habían agotado su munición. El dañado AE-500 resultó totalmente destruido unos 15 minutos después en un ataque subsiguiente de los Sea Harrier del 801 Sqdn de los Lt Cdrs (capitanes de corbeta) Dave Braithwaite (ZA190) y Tim Gedge (XZ494). Informes argentinos del incidente sugieren que después de que Morgan dañara al AE-500 sus tripulantes, todos los cuales estaban a salvo, habían estimado que el Puma era recuperable pero sólo si era transportado por aire por un Chinook. Como sabían que esta posibilidad era lejana, luego de rescatar más carga, fue deliberadamente destruido, ya fuera antes o después del ataque del 801 Sqdn (debe decirse que los pilotos del Escuadrón 801 consideraron ésto como poco probable).

El AE-508 finalmente dejó el área con rumbo a Puerto Howard a las 2030Z con los doce tripulantes y pasajeros de los cuatro helicópteros, cuyo daño mayor sufrido había sido una clavícula fracturada. También llevaba parte de lo más valioso de la carga incluida una cantidad de Blowpipes para el RgtInf5. El vuelo a Puerto Howard, aunque sólo era de siete millas, se cumplió a un extremo bajo nivel por temor a ataques por error de fuerzas propias. Ese temor en las guerras es siempre bien fundado y fue un muy aliviado contingente el que finalmente llegó a Puerto Howard. El AE-508 partió para Puerto Argentino poco después de las 0900Z del 26 de mayo con todas las tripulaciones del CAB601, el capitán Donadille del Grupo 6 (cuyo Dagger había sido derribado cerca de Puerto Howard el 23 de mayo) y varios comandos del Ejército. Después de un complicado viaje vía Darwin, en el transcurso del cual perdieron el rumbo durante breve lapso, los 30 ocupantes arribaron sanos y salvos a las barracas de Moody Brook poco después de las 0945Z.

Luego de los desastres del 21 y 23 de mayo, la fuerza del CAB601 se había reducido a diez helicópteros en servicio: un Puma, dos A-109A y siete UH-1H. Otros dos UH-1H y un Chinook estaban todavía más o menos intactos pero necesitaban repuestos y equipo de reparación no disponible en las Malvinas. La actividad había sido intensa desde los desembarcos británicos del 21 de mayo y los UH-1H fueron empleados extensamente durante muchos días para llevar fuerzas de comandos hasta posiciones adelantadas y luego recuperarlas cuando su situación se tornaba insostenible. Una gran cantidad de misiones se volaron hacia monte Simmons y la colina Chata al igual que a las defensas cercanas de Puerto Argentino. Una típica misión de rescate fue la cumplida por cuatro helicópteros enviados a recuperar a un grupo de comandos en Horse Paddock, cerca de Douglas, el 26 de mayo luego de que quedara atrapado detrás de las líneas británicas durante varios días.

A las 1830Z del 26 de mayo los Harriers del 1 (F) Sqdn volvieron sobre Monte Kent y Martin Hare (XZ988) encontró la estructura abandonada del Puma AE-501 todavía en el lugar donde lo habían atacado antes (aunque los efectos no habían sido en su momento apreciados por los pilotos británicos). En esta ocasión Hare lo demolió completamente con bombas de racimo y el AE-501 quedó reducido a una maraña de metal. El 27 de mayo el CAB601 repasó sus disminuidos recursos y, a pesar de las nuevas demandas de misiones durante las 24 horas del día, llegó a la conclusión de que las pérdidas (particularmente las de los Pumas) habían dejado un exceso de pilotos. Así, muchos de estos fueron enviados de vuelta al continente.

Para el 28 de mayo la situación argentina en Darwin y Prado del Ganso se había tornado más crítica y entonces se ordenaron dos misiones de máximo esfuerzo con la intención de ayudar. En la mañana seis UH-1H, el Puma y dos A-109A de escolta tuvieron que llevar refuerzos del RgtInf25 a Prado del Ganso. Apenas se había posado en tierra se requirió que parte de la formación evacuara a algunos heridos de Darwin. Todos los helicópteros volvieron a Puerto Argentino sin problemas pero esa tarde los mismos aparatos recibieron la orden de llevar más hombres, del RgtInf12, desde Monte Kent hasta Prado del Ganso. Para esta misión se les unió un Chinook del Grupo 7 de la FAA y, a causa de las diferencias de velocidad, el Puma y el



BELL UH-1H IROQUOIS

Cuando estalló la Guerra de las Malvinas, el UH-1H Iroquois era el tipo de helicóptero para propósitos generales más numeroso en la dotación del Comando de Aviación del Ejército –emblema a la izquierda–. Por su robustez y múltiples prestaciones, este aparato ya se había hecho famoso en Vietnam, donde los soldados norteamericanos lo rebautizaron "Huey". Para los combatientes argentinos en Malvinas, que lo llamaban simplemente "U-H", este también fue un verdadero caballito de batalla. Algunos sobrevivieron a la campaña, fueron capturados por los británicos y tras el cese de los combates siguieron en uso con nueva bandera. La máquina que ilustra esta lámina es similar a las de la Compañía de Asalto "B" del CAB601 que fueron a la guerra y está configurada igualmente, con un montaje de ametralladora MAG cal. 7.62 sobre la puerta lateral. Como se ve en la foto a la derecha, el arma es atendida por un suboficial artillero en una posición muy expuesta.
(Marcel Yves martin)

Chinook volaban a la cabeza de los seis UH-1H. Cada grupo recibió como escolta un A-109A artillado. Una vez más la misión se ejecutó con éxito aunque el segundo vuelo (que salió de Puerto Argentino a las 1945Z) pasó por un momento desagradable durante el camino cuando un Pucará del Grupo 3, al parecer con problemas, voló, sin previo aviso, a través de la formación. Las tropas fueron puestas en tierra a las 2030Z a una milla de Darwin y, mientras los UH-1H abandonaban la zona, los primeros disparos de la artillería británica caían sobre las posiciones recién evacuadas. Los UH-1H continuaron desplegando y recuperando comandos y otras fuerzas especiales mientras mayo dejaba lugar a junio pero la situación general se deterioraba rápidamente con las fuerzas británicas avanzando lenta pero en forma segura hacia Puerto Argentino. En respuesta a la situación cada vez más desesperada, las tripulaciones del CAB601 se encontraron cumpliendo misiones de las que nunca se había hablado en maniobras en tiempos de paz. Los UH-1H definitivamente no estaban equipados para aventuras nocturnas en territorio montañoso y en manos del enemigo.

El último Puma sobreviviente en las Malvinas, el AE-508, resultó finalmente destruido en la mañana del 30 de mayo con la pérdida de seis vidas, aunque los informes argentinos del incidente son vagos y las circunstancias no son explicadas con precisión. Estaba transportando a varios miembros de la fuerza de Gendarmería Nacional desplegada en las islas, el Escuadrón FEEE601GN (Formación de Empleos Especiales del Escuadrón 601), cuando, según el CAE, fue derribado por un misil británico. Al menos cuatro helicópteros argentinos estaban operando en las faltas del monte Kent en apoyo de las tropas que se retiraban cuando el Puma cayó al noroeste de Murrell Bridge entre las 1200Z y las 1300Z pero, aunque los británicos estaban en la zona, ninguna unidad reclamó el derribo del AE-508. Los ataques de Harrier en apoyo de las fuerzas terrestres británicas no tomaron parte en este incidente y se piensa que el Puma puede haber sido derribado por error por fuerzas argentinas. Su tripulación, incluyendo el comandante de destacamento teniente primero Pérez Cometto, sobrevivió a la guerra pero, aunque comentaron la pérdida sufrida no brindaron demasiados detalles del incidente en sí.

Coincidentemente con el retorno al continente de los dos Chinooks del Grupo 7 el 9 de junio, el AE-520 volvió a estar apto para volar (al menos en los papeles) y siguió así hasta el 12 de junio. Los A-109A AE-331 y AE-334 continuaron brindando su servicio confiable como naves artilladas y de transporte hasta la rendición, pero fue la compañía de UH-1H la que se mantuvo en batalla como la única unidad de helicópteros verdaderamente efectiva. Siete Hueys se mantuvieron en uso hasta el 12 de junio –en realidad dos nuevas tripulaciones llegaron para agregarse a la unidad el 7 de junio– y fue el 7 de junio cuando el primero de dos Huey recibió un esquema de color blanco crudo para identificarlo claramente como helicóptero ambulandia. A pesar de todo, recibió fuego de ambos lados durante una misión de evacuación para el RgtInf7 el día 9 de junio. El daño resultante fue menor y luego de rápidas reparaciones estaba otra vez en uso al día siguiente. Al final el AE-409 y el AE-413, el único equipado con un reflector Nitesun, fueron pintados totalmente de blanco. Para el 10 de junio toda la actividad de los UH-1H se realizaba desde las áreas del campo de deportes y el hipódromo de Puerto Argentino, con la mayoría de las salidas de naturaleza CASEVAC (evacuación de bajas). Ese día tanto el AE-406 como el AE-409 volaron en misiones ambulancia hacia y desde el "Almirante Irízar". El 11 de junio las barracas de Moody Brook ya estaban destruidas por los continuos cañoneos británicos y a las 1400Z de ese día, como consecuencia de un bombardeo naval, el AE-418 resultó dañado más allá de toda posibilidad inmediata de reparación. También el AE-409 fue alcanzado pero rápidamente volvió a su condición operativa. La última "cuenta" del CAE el 12 de junio consignó seis Hueys en condiciones de volar, que se piensa eran el AE-406, AE-409, AE-412, AE-413, AE-422 y AE-424.

Luego de dos días más de interminables misiones como ambulancia, la rendición se sobrepuso a las operaciones del CAB601 y, con el cese del fuego del 14 de junio, todos sus helicópteros en condiciones de volar fueron llevados del campo de deportes de Puerto Argentino al hipódromo. El movimiento fue hecho en anticipación de la rendición formal y con la intención de hacer lugar en el campo de deportes para las operaciones de helicópteros británicos. A los comandantes del CAB601 se les negó el permiso para destruir los helicópteros porque se pensaba que sería posible retenerlos bajo los términos de un cese del fuego negociado. Por supuesto que ése no fue el caso. Los dos Hueys blancos, AE-409 y AE-413, quedaron en el hospital de Puerto Argentino y esa noche fueron utilizados para transportar heridos al "Almirante Irízar". Los helicópteros que más tarde fueron hallados en el hipódromo eran los A-109A con matrícula AE-331 y AE-334, y los UH-1H con la identificación AE-406, AE-412, AE-417, AE-422 y AE-424. Los tres helicópteros que habían quedado fuera de servicio, los UH-1H AE-410 y AE-418 y el Chinook AE-520, este último junto a la casa del gobernador en Puerto Argentino, permanecieron donde habían sido dejados.

El 15 de junio dos pilotos de alta graduación del CAB601 utilizaron uno de los UH-1H (con acuerdo británico) para buscar argentinos heridos y muertos en las áreas de menor acceso de Puerto Argentino, pero la tarea fue pronto abandonada debido a los fuertes vientos. Más tarde ese día el mismo helicóptero llevó a un oficial británico de inteligencia, el capitán Rowe de la 3 Commando Brigade, para persuadir a un grupo beligerante de soldados del RgtInf7 a que se rindieran. Se necesitaron los esfuerzos combinados de la tripulación y de los pasajeros británicos para convencerlos de que realmente no había otra alternativa sensata que la rendición. Las últimas salidas de los UH-1H en manos de pilotos del CAB601 fueron realizadas el 16 y 17 de junio para llevar más heridos al "Bahía Paraíso" (para entonces un Sea King de la 2 Escuadrilla se había unido a los propios Alouette III y Puma del buque para acelerar la operación).

Con varios helicópteros argentinos todavía operativos y los británicos desesperadamente faltos de capacidad de transporte aéreo, había una evidentemente posible opción para los pilotos más aventurados. Así, los aparatos CASEVAC AE-409 y AE-413 fueron revisados en busca de eventuales trampas "caza-bobos" (no



Dos vistas, una exterior y otra interior de la cabina de pilotaje de un SA 330L del CAB601 del Ejército Argentino. Todos los Pumas desplegados por la unidad en Malvinas resultaron destruidos en combate (Foto: Michel Yves Marin).

se encontró ninguna) y luego pasados al servicio británico. El AE-409 fue volado por primera vez por el mayor C. S. Sibun del 656 Sqdn el 18 de junio y, antes de su último vuelo el 13 de julio a San Carlos para su transporte al Reino Unido, acumuló 28 horas en el aire bajo manos británicas. Durante su servicio con el 656 Sqdn se le pintó en la parte trasera un simple ''656'' porque su número de serie, AE-409, curiosamente coincidía con el del Gazelle XX409 del 656 Sqdn y se necesitaba entonces una nueva identificación. El ''656'' fue una solución ideal y todavía llevaba este número de serie cuando partió rumbo a Gran Bretaña.

Como el AE-409, el AE-413 también realizó su primer vuelo en manos británicas desde el campo de deportes el 18 de junio y fue empleado como apoyo de la 5 Infantry Brigade hasta el 12 de julio. Totalizó 16 horas de vuelo piloteado por el Sqdn *Ldr* (capitán) R. Tierney durante ese período y para distinguirlo se le pintaron en gran tamaño las letras ''UK''. El AE-413 fue llevado a Puerto Argentino el 12 de julio para su embarque con destino al Reino Unido. Un uso similar se dio al AE-422, inicialmente al mando del Lt Cdr (capitán de corbeta) K. Dudley del 820 Sqdn y más tarde en el 825 Sqdn. En manos británicas voló unas 30 horas entre el 16 de junio y el 13 de julio antes de ser embarcado junto con el AE-413 en el ''Atlantic Causeway'' hacia el Reino Unido.

El AE-424 fue más tarde seleccionado (por ser el más nuevo y con menos horas de uso) para un potencial reclamo del FIGAS. Esta entidad del gobierno británico en las islas empeñó mucho trabajo en el helicóptero y, con la asistencia de personal de ingeniería del ''Invencible'', pudo ser llevado en un corto vuelo hasta el portaaviones en San Carlos para su desmantelamiento, inspección y rearmado. Volvió a Puerto Argentino el 26 de agosto como el VP-FBD con el agregado de la letra de cubierta ''N'' (por el ''Invencible''), para hacer los vuelos iniciales en manos de los pilotos del 657 Sqdn. Más tarde se encontró que el Huey tenía signos de un anterior aterrizaje fuerte y así, con la



Esta es la historia de la transformación del UH-1H matrícula AE-424 del CAB601, que aquí se ve tal como fue capturado por los británicos en el hipódromo de Puerto Argentino, en una máquina que iba a servir al FIGAS (que es el Falkland Islands Government Air Service).



Dos meses después de concluida la guerra, se lo llevó a bordo del "Invincible" que por ese entonces había recalado en aguas de San Carlos y se lo sometió a una revisión en sus talleres; así como a una repintada general. Aquí se lo ve en el hangar bajo la cubierta de vuelo. (Teniente S. A. George R.N.)



En esta última foto, el AE-424 ya se ha convertido en el VP-FBD del FIGAS, como las grandes letras blancas lo indican. Para ese entonces (26-8-82) los kelpers le habían puesto el sobrenombre de "[illegible]" y estaban ilusionados con sus futuros servicios. Pero sólo se concretaron dos viajes al servicio de los isleños, ya que por decisión del Ministerio de Defensa se lo desafectó y es hoy apenas una pieza de museo en las Malvinas. (Simon Van Tromp)

estimación de que su reparación general y futura operación comercial sería un riesgo antieconómico, el VP-FBD enseguida quedó en tierra permanentemente.

De los otros Hueys, el AE-406 fue llevado al Reino Unido en diciembre de 1982 pero los restantes cuatro (AE-410, AE-412, AE-417 y AE-418) fueron abandonados cerca del Beaver Hangar y progresivamente desarmados por cazadores de souvenirs. En mayo de 1983 sus restos fueron llevados a un "basurero" en Moody Brook. Solamente el AE-418 quedaba en noviembre de 1983 después de que dos fueran trasladados a los nuevos campos de tiro y otro (AE-410) fuera reclamado para ser mostrado en las instalaciones Chinook de la RAF en Kelly's Garden cerca del establecimiento San Carlos.

Los dos A-109A fueron hallados intactos en el hipódromo el 14 de junio por personal del 3 CBAS (Escuadrón Aéreo Comando Brigada) y se decidió que, luego de una breve prueba de vuelo para confirmar su aptitud, ambos serían apropiados y llevados al Reino Uni-

do. Por temor al saqueo, los dos fueron volados el 15 de junio por pilotos del 846 Sqdn y luego puestos bajo guardia nocturna en el hipódromo hasta el día siguiente, cuando el AE-331 hizo un largo e indirecto viaje (para evitar cualquier artillero británico sobre entusiasmado) hasta el "Fearless" en aguas de San Carlos. El AE-334 fue volado al "Fearless" el 17 de junio, para cuando el buque ya había dejado San Carlos hacia Puerto William. Ninguno de estos helicópteros fue vuelto a volar hasta el 6 de julio, tras una inspección y con los códigos VC (AE-331) y VV (AE-337) pintados. Cada vuelo no pasó los cinco minutos de duración y no se repiteiron hasta que el "Fearless" llegó a Plymouth y los dos A-109A fueron llevados a Yeovilton el 13 de julio. En ese momento el AE-331 había recibido su identificación de los ROYAL MARINES en lugar de la de la ROYAL NAVY y tenía el nuevo código "CC", apropiado para el 3 CBAS.

La única otra máquina del CAB601 en Puerto Argentino era el Chinook AE-520 y tanto las tripulaciones aéreas del 18 Sqdn, como de la RAF adjuntos a la 5 Brigade investigaron su condición. No fue vuelto a volar pero después de alguna canibalización para los Chinooks del 18 Sqdn y cierto saqueo, también fue llevado al Reino Unido.

Como todos los otros, los hombres del CAB601 se habían visto envueltos en un combate inesperado en abril de 1982 y para ellos el conflicto fue de una extrema dureza desde el principio al fin. No obstante, fue encarado con mucha resolución y profesionalismo contra un enemigo mejor equipado y entrenado. Afortunadamente para ellos, a pesar de la violenta y generalizada destrucción de sus aparatos, muy pocos perdieron la vida y aún resultaron con heridas serias. Sin embargo, la unidad no se recuperó fácilmente y no fue hasta mediados de 1984 que el primero de los nuevos AS.332B Pumas estaba listo para su entrega por Francia. A la luz de la dura experiencia en las Malvinas, el CAE simultáneamente anunciaba una reorganización de sus fuerzas de helicópteros de combate.

Los pilotos del CAB601 destacados a las islas Malvinas y Georgias del Sur incluían a los siguientes (algunos sólo son conocidos por sus grados e iniciales de sus nombres):

Puma

Teniente Primero H. A. Pérez Cometto (se estima era el comandante de vuelo), teniente primero R. M. Fiorito (muerto en acción), teniente primero T. E. Leguizamón, teniente primero "E.A.M.", teniente primero "R", teniente primero "E.F.R.", teniente primero J. Villagra.

UH-1H

Capitán J. R. Svendsen (se estima que era el comandante de vuelo), teniente primero G. Anaya, teniente M. Florio, teniente H. Molina, teniente "R", teniente H. Sánchez Marino, teniente Sabin Paz, teniente "T".

A-109A

Mayor "Y" (subcomandante del CAB601 y probablemente jefe de la unidad en las Malvinas), teniente "F.I.".

Chinook

Ninguno identificado.

Detalles individuales de los aviones (CAE)

Todos los helicópteros del CAB601 que fueron destacados a las Malvinas y Georgias del Sur tenían un esquema de colores uniforme en marrón oliva sin variantes conocidas. Todos los apartos llevaban la palabra EJERCITO y el número de serie en negro, y la bandera argentina en la deriva en un tamaño acorde con el tipo de aeronave. Muchos de ellos llevaban el pequeño distintivo circular del CAB601, que en el caso de los UH-1H estaba pintado en ambas puertas de la cabina. Las bandas de identificación amarillas, adoptadas por todos los servicios después del 1 de mayo, se aplicaban en los helicópteros del CAB601 con cierto cuidado como anchas franjas en la parte delantera o trasera de la estructura que une la cabina y el conjunto de cola (o en el caso de los Chinooks en el sector posterior del fuselaje).

El anónimo Puma que fue utilizado como helicóptero ambulancia en el "Bahía Paraíso" había sido repintado totalmente de blanco sin otras marcas que las cruces rojas en la nariz y las puertas del fuselaje. Los UH-1H que en la emergencia fueron destinados al papel de ambulancias fueron pintados en forma similar pero de manera menos precisa.

Las historias individuales de los aviones deben ser leídas en forma conjunta con la historia de la unidad.

HIRUNDO

AE-331 A-109A

El 5/4/82 con CAB601/Compañía de Ataque total de horas hasta entonces 251,15. Voló a Puerto Argentino vía "Bahía Paraíso" el 10/4/82 y basado en esa zona. Utilizado durante toda la guerra hasta que fue capturado intacto en el hipódromo por personal del 3 CBAS el 14/6/82.

Volado brevemente por dos pilotos del 846 Sqdn (Lt Cdr Thornewill y Lt Rainey) el 15/6/82 y llevado desde el hipódromo hasta el "Fearless" en San Carlos el 16/6. El "Fearless" zarpó desde puerto William hacia la isla Ascensión el 25/6/82 y durante el viaje el AE-331 fue inspeccionado y sometido a mantenimiento menor. Antes de su siguiente vuelo el 6/7/82 (cinco minutos en los alrededores de Ascensión) fue limpiado y se le aplicaron las letras de código VC del 846 Sqdn así como las palabras ROYAL NAVY. Al mismo tiempo las escarapelas fueron modificadas con los colores rojo y azul britá-

nicos. Mientras estaba en ruta hacia Plymouth, el 3 CBAS se impuso sobre el 846 Sqdn y las nuevas marcas fueron cambiadas a "CC" y ROYAL MARINES. Voló junto con el AE-334 hacia Yeovilton el 13/7/82 después de que el "Fearless" anclara frente a Plymouth.

Transportado al AAC Center (Cuerpo del Aire del Ejército), Middle Wallop, el 21/7/82 para el 25 aniversario del AAC, fue exhibido en forma estática el 23-25/7/82 antes de volver por tierra a Yeovilton el 26/7. En exhibición estática para el Yeovilton Air Day el 31/7/82 fecha para la cual había perdido el título ROYAL MARINES y las escarapelas rojiazules. Transportado a Abingdon el 9/9/82 (arribó al día siguiente) para el BoB Day (Día de la Batalla de Inglaterra) el 18/9. Permaneció en Abingdon hasta el 11/10/82 cuando fue llevado a depósito en Wroughton a la espera de una decisión para volverlo a su capacidad operativa. Volvió al Museo del Arma Aérea de la Flota (FAAM) en Yeovilton el 4/5/83 para exhibición pero volvió a partir el 16/5 para Middle Wallop y para atención por 70 Aircraft Worshops. Salió el 17/5/83 para Lee-on-Solent y siguió a Fairoaks el 18/5 para una revisación a fondo en Alan Mann Helicopters Ltd. Volvió al FAAM de Yeovilton circa 24/6/83 (visto ese día fuera del FAAM) y luego de retorno a Fairoaks el 9/1/84 para un recorrido completo e implementar las modificaciones para prestar servicio en el AAC. El número de serie británico ZE411 le fue adjudicado a principios de 1984 y su primer vuelo con esta identificación (con una esquema de colores amarillo/blanco) se cumplió en Fairoaks el 15/2/85. Entregado por aire el 12/3/85 al 7 Rgt HQ A (comando del regimiento 7) en Netheravon.

AE-334 A-109A

El 5/4/82 con CAB601/Compañía de Ataque: total de horas voladas hasta ese momento 218,50. Voló a Puerto Argentino vía el "Bahía Paraíso" el 10/4/82 y se basó en esa zona. Utilizado durante toda la guerra antes de ser capturado intacto en el hipódromo por personal del 3 CBAS el 14/6/82.

Volado brevemente por dos pilotos del 846 Sqdn (Thornewill y Rainey) el 15/6/82 (un chequeo de vuelo en suspensión y diez minutos de vuelo en movimiento). No volvió a volar hasta el 17/6 cuando fue trasladado del hipódromo al "Fearless" en Puerto William. EL "Fearless' navegó desde ahí hacia la isla Ascensión el 25/6 y durante el viaje el AE-334 fue sometido a inspección y mantenimiento básico. Previo a su siguiente vuelo (cinco minutos cerca de Ascensión) el 6/7/82 fue limpiado y se le pintaron las letras de código "VV" del 846 Sqdn y las palabras ROYAL NAVY, al tiempo que se modificaban sus escarapelas con los colores rojo-blanco británicos. El 13/7 el "Fearless" arribó a Plymouth y el AE-334 voló junto con el AE-331 hasta Yeovilton.

Exhibido en el FAAM el 20/7, fue visto ahí dos días después con las escarapelas y bandera argentinas y la identificación EJERCITO restauradas (las identificaciones del 846 Sqdn en la nariz fueron eliminadas poco después). Dejó el FAAM por ruta terrestre el 26/11/82 hacia el AAC Centre, Middle Wallop, para ser guardado en 70 Aircraft Workshops. Depositado en el hangar de Demostraciones y Ensayos hasta el 20/5/83 cuando fue llevado a Lee-on-Solent y luego a Alan Mann Helicopters Ltd., Fairoaks, el 23/5 (el 12/5/83 la aeronave fue comparada físicamente con la versión civil A-109A G-OAMH que voló a Middle Wallop desde Hereford con ese propósito). Luego fue sometido a una revisación, reparación completa e incorporación de las modificaciones necesarias para prestar servicio en el AAC. A principios de 1984 se le adjudicó el número de servicio ZE410 y su primer vuelo con esta identificación (con colores amarillo/blanco) se realizó en Fairoaks el 20/6/84. Entregado por vía aérea al 7 Regt HQ el 23/7/84.

AE-337 A-109A

El 5/4/82 con CAB601/Compañía de Ataque; total de horas voladas hasta ese momento 193,50. Voló a Puerto Argentino vía el "Bahía Paraíso" el 10/4/82 y se basó en esa zona. Destruido por fuego de cañones de los Sea Harriers del 800 Sqdn matrícula ZA192 del Flt Lt (primer teniente) Morgan y el Flt Lt Leeming cerca de Shag House Cove, en la Gran Malvina el 23/5/82 (sin bajas). Pequeñas partes del aparato fueron puestas en exhibición en el FAAM, Yeovilton.

IROQUOIS

AE-406 UH-1H

En 3/82 con CAB601/Compañía de Asalto "B". Desmantelado en Comodoro Rivadavia el 17/4/82 para ser transportado por vía aérea por un C-130 a Puerto Argentino (total de horas a ese momento 1.550). Llegó el 29/4 y fue basado en el área de Puerto Argentino, desde donde fue empleado al menos hasta el 10/6. Capturado en buenas condiciones en el hipódromo el 14/6. Casi con seguridad uno de los helicópteros argentinos trasladados por aire mediante un Sea King del 820 Sqdn el 16/8/82 desde el hipódromo hasta el cercano Hangar Beaver del FIGAS. Utilizado como Provisión de partes hasta el 8/11/82 cuando fue embarcado en el "Astronomer", en las afueras de Puerto Argentino, para ser llevado al Reino Unido.

Partió con el "Astronomer" circa 14/11/82 y llegó a Devonport el 3/12 donde fue desembarcado en la noche del 3/4 para su depósito temporario en instalaciones del muelle de Granby Gate. Llevado por tierra al RNAY (campo de aviación naval) de Fleetlands el 9/12/82 para almacenamiento, adonde llegó el día siguiente. Todavía estaba allí el 13/6/85 en espera de una decisión final sobre su futuro. Los daños externos estaban inicialmente limitados a las insignias de las unidades cortadas de las puertas.

Antes de su arribo al Reino Unido, la banda de identificación en la cola fue sobrepintada en el costado de estribor con los colores del REME (Ingenieros Reales Eléctricos y Mecánicos) del Ejército británico (por razones desconocidas) y estas marcas todavía estaban el 13/6/85. Las letras FRB (de significado desconocido y luego sacadas) en pintura roja fosforescente Dayglo también fueron aplicadas por tropas británicas en los costados de la cabina antes de su llegada a Gran Bretaña.

AE-409 UH-1H

En 3/82 con CAB601/Compañía de Asalto "B". Partió de Campo de Mayo hacia Espora (vía Tandil) el 7/4/82. Prosiguió hacia San Antonio Oeste el 9/4 y se embarcó en el "Bahía Paraíso" más tarde ese mismo día hacia las Malvinas (total de horas al 9/4/82: 1.315,20). Voló a Puerto Argentino el 10/4 y se basó en esa zona. Utilizado durante toda la guerra (últimas horas registradas 1.372,50 el 18/5/82). Después del 7/6 repintado con blanco y con marcas para servicio de ambulancia. Estaba operando del campo de deportes cuando las fuerzas británicas tomaron control de la zona el 14/6/82.

Su primer vuelo en manos del 656 Sqdn (Mayor Sibun) se cumplió el 16/8/82 y se volaron 28,55 horas hasta el 13/7/82 cuando fue llevado a un Mexeflote (pontón motorizado multipropósito diseñado por el Mexe, Establecimiento Militar de Ingeniería Experimental) a popa del "Atlantic Causeway" en San Carlos antes de ser cargado para su transporte al Reino Unido. Mientras estuvo con el 656 Sqdn se le pintó un simple '656' en ambos lados del fuselaje para propósitos de identificación.

Navegó con el buque el 13/7/82 y llegó a Devonport el 13/7. Fue desembarcado el 28/7 y llevado a un complejo en Camel's Head (cerca de HMS Drake, Plymouth) y luego exhibido en forma estática en HMS Drake. El 1/8/82 fue llevado por tierra a Yeovilton (adonde fue visto el día siguiente) y de ahí a Netheravon, adonde llegó el 9/8. Transferido al AAC Centre, Middle Wallop el 11/10/82, quedó allí hasta el 6/6/83 cuando fue llevado al Museo de Guerra Imperial en cuya colección de aviones en Duxford fue exhibido temporariamente. El 31/5/84 fue devuelto a Middle Wallop para el Museo Aéreo del Ejército, donde todavía permanecía para 5/85.

AE-410 UH-1H

En 3/82 con CAB601/Compañía de Asalto 'B'. Aerotransportado en un C-130 a Puerto Argentino desde Comodoro Rivadavia el 18/4/82 y basado en el área de la capital malvinense. Utilizado hasta la noche del 9-10/5/82 cuando resultó dañado por bombardeo naval en Moody Brook. No fue reparado y quedó cerca del hipódromo donde fue hallado por las fuerzas británicas el 14/6/82. Casi con seguridad otro de los helicópteros transportados por un Sea King del 820 Sqdn desde el hipódromo hasta el cercano Hangar Beaver del FIGAS. Después de haber sido progresivamente desarmado y asaltado fue llevado a un depósito abierto en Moody Brook entre el 12 y el 18/5/83 pero ese mismo año fue reclamado (en algún momento después del 20/7/83 y puesto en exhibición en las instalaciones Chinook de la RAF en Kelly's Garden cerca del establecimiento San Carlos. El 15/11/84 fue obtenido por un Sr. Harrison (Grampian Helicopters International Ltd) y embarcado en San Carlos en el "St Angus" el 13/1/85 hacia Puerto Argentino, a donde llegó circa 16/1. Fue descargado y almacenado en espera de su embarque hacia Gran Bretaña. En 3/85 todavía estaba en Puerto Argentino.

AE-412 UH-1H

En 3/82 con CAB601/Compañía de Asalto 'B'. Aerotransportado en un C-130 a Puerto Argentino desde Comodoro Rivadavia el 29/4/82 y basado en la zona aledaña. Utilizado durante toda la guerra y hallado por fuerzas británicas en el hipódromo el 14/6/82. Aprovechado como provisión de repuestos, seguramente fue uno de los trasladados por un Sea King del 820 Sqdn el 16/8/82 al cercano Hangar Beaver del FIGAS. Tras ser progresivamente desarmado y asaltado, la estructura fue sacada entre el 12 y el 18/5/83 hacia Moody Brook. Fue llevado por aire al campo de tiro de las Malvinas después del 20/7/83 y antes del 2/11/83.

AE-413 UH-1H

En 3/82 con CAB601/Compañía de Asalto 'B'. Desarmado en Comodoro Rivadavia el 14/4 para ser transportado en un C-130 a Puerto Argentino (total de horas hasta ese entonces 1.365). Arribó el 29/4/82 y su base durante toda la guerra fue la zona de Puerto Argentino. Después del 7/6/82 fue repintado con blanco y cruces rojas para su función como ambulancia (la franja de identificación amarilla, aplicada después del 1/5, fue mantenida). Estaba operando desde el campo de deportes cuando las fuerzas británicas tomaron control el 14/6. Su último vuelo registrado con un piloto argentino fue el 16/6/82.

Apropiado por el Air Tasking Officer (oficial de misiones aéreas) de la 5 Brigade (capitán Tierney) el 18/6/82, voló en apoyo de la 5 Brigade (capitán Tierney) el 18/6/82, voló en apoyo de la 5 Brigade desde Fitzroy desde ese momento hasta 1/7/82 (15,25 horas). Depositado a cielo abierto en Puerto Argentino hasta el 12/7/82 cuando voló por 45 minutos antes de posarse en un Mexe flote a popa del "Tor Caledonia" en Puerto William, desde donde fue embarcado para su traslado al Reino Unido. Navegó con el buque el 1/8/82 y llegó a Felixstowe el 20/8. Antes de su vuelo al "Tor Caledonia" le habían robado algunos instrumentos de manera que no se lo consideró apto para el vuelo a su arribo a las islas británicas. Transportado en un MARTSU (Mobile Aircraft Repair, Transport and Salvage Unit, unidad móvil para reparación, transporte y salvataje de aeronaves) circa 21/8/82 a Lee-on-Solent para depósito, llegó dos días después. Partió hacia Finningley 27/8/82 para exposición estática en el BoB Day el 4/9/82. Salió en un MARTSU hacia Avingdon el 13/9 y llegó el 15/9. Sufrió daños en tránsito entre esos dos puntos cuando las palas del rotor golpearon un puente. Exhibido en forma estática en el BoB Day en Abingdon el 18/9/82 y luego llevado por ruta a Odiham el 18/10/82 para ser restaurado a las condiciones de vuelo como G-Huey por el Sqdr Ldr (capitán) Tierney. En exposición estática en el "Air Show South" en Hurn el 18-19/8/84 y nuevamente en el Fleetlands Open Day el 8/6/85 (llegó por ruta el día 7 y partió el 8). Exhibido como 'G-Huey' en el International Air Tattoo, Fairford, el 13-14/7/85 (arribó el día 8 y partió hacia Odiham el 15).

AE-417 UH-1H

En 3/82 con CAB601/Compañía de Asalto 'B'. Aerotransportado por un C-130 a Puerto Argentino desde Comodoro Rivadavia el 29/4/82. Con base en el área de Puerto Argentino hasta 21/5/82 cuando, según se cree, fue el UH-1H que sufrió daños leves en las palas del rotor y probablemente otros daños cuando aterrizó cerca de Monte Kent. Había sido atacado por Harriers del 1 (F) Sqdn del Sqdn Ldr (capitán) Pook (XZ988) y del Flt Lt (primer teniente) Hare (XZ963) pero, después de reparaciones provisorias, volvió a Puerto Argentino. Encontrado en condiciones generales bastante buenas en el hipódromo por los británicos el 14/6/82, fue utilizado como fuente de repuestos. Casi con seguridad uno de los helicópteros argentinos llevados por aire por un Sea King del 820 Sqdn el 16/8/82 hasta el Hangar Beaver del FIGAS. Después de ser desarmado y saqueado la estructura fue llevada a Moody Brook entre el 12 y el 18/5/82. Transportado por aire al campo de tiro de Malvinas en 1983, entre el 20/7 y el 2/11.

AE-418 UH-1H

En 3/82 con CAB601/Compañía de Asalto 'B'. Transportado en un C-130 hasta el aeródromo de Puerto Argentino desde Comodoro Rivadavia el 29/4/82 y destinado a una base en el área de la capital isleña. Fue utilizado durante la guerra pero dañado por fuego naval el 11/6/82 no volvió a volar. Encontrado por las fuerzas británicas en el hipódromo el 14/6. Casi seguro fue otro de los trasladados por un Sea King del 820 Sqdn al cercano Hangar Beaver del FIGAS. Después de sufrir un desarme y saqueo progresivo, fue llevado a Moody Brook entre el 12 y el 18/5/83. Ahí fue visto el 30/6/85.

AE-419 UH-1H

En 3/82 con CAB601/Compañía de Asalto 'B'. No fue destacado a las Malvinas pero resultó destruido al estrellarse en el continente en Caleta Olivia el 30/4/82 con la pérdida de once vidas.

AE-422 UH-1H

En 3/82 con CAB601/Compañía de Asalto 'B'. Aerotransportado en C-130 al aeropuerto de Puerto Argentino desde Comodoro Rivadavia el 29/4/82 y basado en la zona de la capital. Utilizado durante toda la guerra y encontrado en buenas condiciones en el hipódromo por los británicos el 14/6.

Probado en vuelo por el Lt Cdr (capitán de corbeta) Dudley del 820 Sqdn el 16/6/82 y llevado ese día por el mismo piloto a la 820 Sqdn FOB (Base operativa avanzada) en el establecimiento San Carlos. Transferido ahí al 825 Sqdn el 17/6/82 porque el 820 Sqdn estaba a punto de partir en el "Invincible". Acumuló cerca de 38 horas de vuelo con el 825 Sqdn ants de ser llevado por aire el 13/7/82 hasta un Mexeflote a popa del "Atlantic Causeway" en aguas de San Carlos para ser cargado y llevado a Gran Bretaña.

Partió con el buque el 13/7 y llegó a Devonport el 27/7 donde fue descargado y llevado a un complejo en Camel's Head (cerca de HMS Drake, Plymouth). Arribó por tierra a Yeovilton el 29/7 para exhibición estática en el Air Day el 31/7 y luego quedó ahí en depósito. En exhibición pública en los Plymouth Navy Days 28-30/8/82. Dejó Yeovilton nuevamente el 7/9/82 hacia Culdrose (adonde llegó el 8/9) y ahí fue volado brevemente (visto en el aire el 20/9). Partió por tierra a Yeovilton el 24/9/82 para exposición en el FAAM desde el 1/10/82. Todavía estaba allí en 5/85.

AE-424 UH-1H

En 3/82 con CAB601/Compañía de Asalto 'B'. Llevado por aire en un C-130 a Puerto Argentino desde Comodoro Rivadavia el 29/4/82 y basado en el área de la capital de Malvinas (total de horas al

21/4/82, cuando todavía estaba en Comodoro Rivadavia, 630). Usado durante toda la guerra y hallado en buenas condiciones en el hipódromo por las tropas británicas el 14/6 (últimas horas registradas eran 678,15 el 3/6).

Restaurado para un vuelo de traslado en el Hangar Beaver por el FIGAS y personal del 820 Sqdn el 7-8/8/82 y volado hasta el "Invincible" en el estrecho San Carlos el 18/8 por el Lt Cdr Dudley del 820 Sqdn para un chequeo y reparación. Retornó al Hangar Beaver en Puerto Argentino el 26/8 cokmo VP-FBD 'N' con el esquema de colores en rojo brillante del FIGAS. Volado solamente en dos oportunidades para el FIGAS por pilotos del 657 Sqdn antes de que el Ministerio de Defensa ordenara que el helicóptero quedara en tierra para una inspección a fondo y reparaciones. Más tarde inspeccionado por un representante de Bristow Helicopters, que encontró que el aparato había sufrido daños en la parte trasera de su patín de babor debido a un aterrizaje brusco. Como la caja de engranajes y la cabeza del rotor principal necesitaban una examinación completa se decidió llevar al UH-1H al Reino Unido para hacer ese trabajo en Bristow. Llevado por un Chinook de la RAF a un buque inidentificado) para su viaje a Gran Bretaña, el Comisionado Civil decidió que debía permanecer en las Malvinas como pieza de museo. Estacionado, sin rotor, cerca del Hangar Beaver hasta el 21/5/84 cuando fue llevado por un Chinook a Moody Brook. El 9/8/84 fue trasladado al Hovercraft Hangar para depósito bajo techo y renovación antes de su eventual exposición en un museo cerca de Puerto Argentino. Todavía estaba en Moody Brook en 2/85.

PUMA

AE-500 SA.330L

En 3/82 con CAB601/Compañía de Asalto 'A'. Voló hasta Puerto Argentino el 18/4/82 y basado en esa zona hasta el 23/5 cuando resultó destruido cerca de Shag Cove House, en la Gran Malvina, por fuego de cañón del Sea Harrier ZA192 del 800 Sqdn del Flt Lt (primer teniente) Morgan y del avión (ZA190) del Lt Cdr (capitán de corbeta) Braithwate del 801 Sqdn. No hubo bajas.

AE-501 SA.330L

En 3/82 con CAB601/Compañía de Asalto 'A'. Voló a Puerto Argentino el 18/4 y quedó con base en la zona hasta el 21/5 cuando resultó dañado por fuego de cañón del Harrier XZ963 del 1 (F) Sqdn del Flt Lt Hare cerca de Monte Kent, en la isla Soledad. Más tarde destruido durante un ataque con bombas de racimo el 26/5 (en el mismo sitio) por Harrier XZ989 del 1 (F) Sqdn del Sqdn Ldr (capitán) Pook. En 2/85 todavía permanecía en el lugar.

AE-503 SA.330L

En 3/82 con CAB601/Compañía de Asalto 'A'. Voló a Puerto Argentino el 18/4 y quedó con base en esa área hasta el 23/5 cuando resultó destruido en un accidente cerca de Shag House Cove, en la Gran Malvina. Se estrelló luego de perder el control a muy baja altitud mientras intentaba evitar al Sea Harrier ZA192 del 800 Sqdn del Flt Lt Morgan, que también volaba a baja altitud. No se registraron bajas. Pequeñas piezas del helicóptero fueron luego exhibidas en el FAAM de Yeovilton.

AE-504 SA.330L

En 3/82 con CAB602/Compañía de Asalto 'A'. Embarcado en el "Bahía Paraíso" en Ushuaia en 2/82 para una misión no relacionada con la Operación Rosario. Utilizado en las islas Orcadas del sur y en la Antártida en 3/82 hasta que el "Bahía Paraíso" se vio envuelto en el incidente de los "chatarreros" en las Georgias el 25/3/82. Destruido por fuego de los Royal Marines en Grytviken, islas Georgias, el 3/4/82. La tripulación resultó ilesa pero entre los pasajeros dos infantes de marina argentinos resultaron muertos y otros heridos. Los restos del aparato volcado sobre su costado de babor estaban en Grytviken a mediados de 1983.

AE-505 SA.330L

En 3/82 con CAB601/Compañía de Asalto 'A'. Voló a Puerto Argentino el 18/4/82 y quedó con base en esa zona. El 9/5/82, mientras buscaba el "Narwal" en la boca del Seno Choiseul, fue destruido por un Sea Dart disparado a su alcance máximo por el "Coventry". Ni los restos de la máquina ni los tres tripulantes, teniente primero Fiorito (piloto), teniente primero Buschiazzo (ingeniero) y suboficial Dimotta, fueron hallados.

AE-5.. SA.330L

En 3/82 con CAB601/Compañía de Asalto 'A'. Este Puma inidentificado (AE-506 o AE-507) fue empleado como ambulancia en el "Bahía Paraíso", embarcado entre mediados de 4/82 y el 1/5/82. Este helicóptero tenía un esquema de color en blanco con cruces rojas en la nariz y los costados del fuselaje. Durante unos días siguió siendo utilizado como CASEVAC (evacuación de bajas) después del 14/6/82.

AE-508 SA.330L

En 3/82 con CAB601/Compañía de Asalto 'A'. Voló a Puerto Argentino para el 18/4/82 (probablemente arribó el 7/4) y quedó en la base del área. Dañado por fuego naval en o cerca de Moody Brook durante la noche 9-10/5. Reparado y utilizado hasta su destrucción en circunstancias confusas el 30/5/82 (ver texto). La tripulación sobrevivió al incidente pero seis pasajeros del Escuadrón FEEE601GN resultaron muertos. El helicóptero se estrelló al noroeste de Murell Bridge, isla Soledad, unas dos millas al noreste de la cumbre del Monte Kent (51 39.9' 58 03.7'W). Sus restos estaban todavía ahí en 9/84, cerca de 2.000 al noreste de los del AE-501 y del Chinook AE-521.

CHINOOK

AE-520 CH-47C

En 3/82 con CAB601/Compañía de Asalto 'A' (total de horas al 7/4/82 cuando se completó una inspección de 75 horas en Campo de Mayo: 272,35). Voló a Puerto Argentino para el 30/4 (probablemente llegó el 18/4), quedó con base en la zona. Experimentó problemas de motor durante toda la campaña y se piensa que permaneció en tierra entre el 2/5 y el 9/6/82. Encontrado intacto por fuerzas británicas detrás de residencia del gobernador el 14/6 pero un intento de puesta en marcha por el 18 Sqdn fue abandonado.

Canibalizado para utilizar algunas piezas útiles por el 18 Sqdn, pero muchas partes, incluyendo las palas del rotor, fueron retiradas y almacenadas. Otros elementos fueron sacados por cazadores de souvenirs antes de que fuera transportado por aire por el Chinook AZ718 del 18 Sqdn al "Tor Caledonia" en Puerto William para ser llevado a Gran Bretaña.

Navegó con el buque el 1/8/82 y fue trasladado al RNAY (Campo Aéreo de la Marina Real) Fleetlands mediante eslinga con el Chinook ZA709 del 18 Sqdn el 19/8/82 mientras el buque permanecía fuera de Portsmouth en camino hacia Felixtowe (adonde atracó el día siguiente). Exhibido en los Portsmouth Navy Days 28-30/8/82 después quedó en Fleetlands hasta el 26/4/84 cuando fue llevado por tierra al IATE (Establecimiento de Transporte Aéreo Conjunto) en Brize Norton para pruebas de instalación y de carga. Partió del IATE nuevamente por tierra el 27/2/85 hacia Fleetlands (vía Lee-on-Solent el 28/2 y todavía allí el 8/3/85) para aguardar la decisión final sobre su futuro. El 13/6/85 seguía en Fleetlands.

AE-521 CH-47C

En 3/82 con CAB601/Compañía de Asalto 'A'. Voló a Puerto Argentino para el 30/4 (probablemente llegó ese día). Destruido en tierra cerca del Monte Kent, isla Soledad, el 21/5/82 por fuego de cañón del Harrier XZ963 del 1 (F) Sqdn del Flt Lt Hare. Sus restos quemados todavía eran visibles en 2/85.